

貨物列車の廃止から時を経て 生まれ変わる輸送サービス

時代の変化とともに輸送のあり方も変わる。東武鉄道は祖業である鉄道による貨物輸送を2003年に終了。近年は従来の貨物輸送とは一線を画す輸送サービスを展開する。その動きはグループ会社でも行われ、地方の交通手段維持やフードロス削減といった社会課題解決の一助となっている。

2003年9月23日、東武鉄道の貨物列車は運転最終日を迎えた。久喜駅を出発した機関車は沿道に集まった大勢の人々に見送られながら、104年の歴史に幕を閉じた。それに先立ち、9月20日・21日には「さようなら貨物列車」と銘打ったイベントを開催。浅草駅から北館林荷扱所（現・渡良瀬北留置線）まで特急りょうもうを運行。同荷扱所では機関車の入換作業やジャンク市が行われ、これに参加した533人のファンが別れを惜しんだ。

東武鉄道の貨物列車は1899年8月、北千住～久喜間の開業とともに運行を開始した。その始まりは、絹織物の一大産地であった両毛地域と東京をつなぐことにあった。英国の産業革命で発展したリヴァプール・アンド・マンチェスター鉄道^{※1}のよ



2003年9月20日・21日に開催された「さようなら貨物列車」イベント風景（提供：東武博物館）

うに織物を輸送したのである。東武鉄道の貨物輸送は日本の近代化に大きく貢献した。日露戦争以降は軍用品、また大正から昭和にかけては碎石や石炭など輸送物も多種に増加し、大きな役割を担った。

近代化を支えた貨物列車の全廃

東武鉄道の貨物輸送量は、高度経済成長期真っただ中の1961年にピークを迎えた。以降、モータリゼーションの進展とともに、陸上貨物輸送の主役は列車からトラック輸送に代わり、減少の一途をたどった。昭和から平成にかけて路線の集約が進められ、ついに東武鉄道の貨物列車の全廃が決定された。年間輸送量は全盛期の2%ほどまで落ち込んでいた。

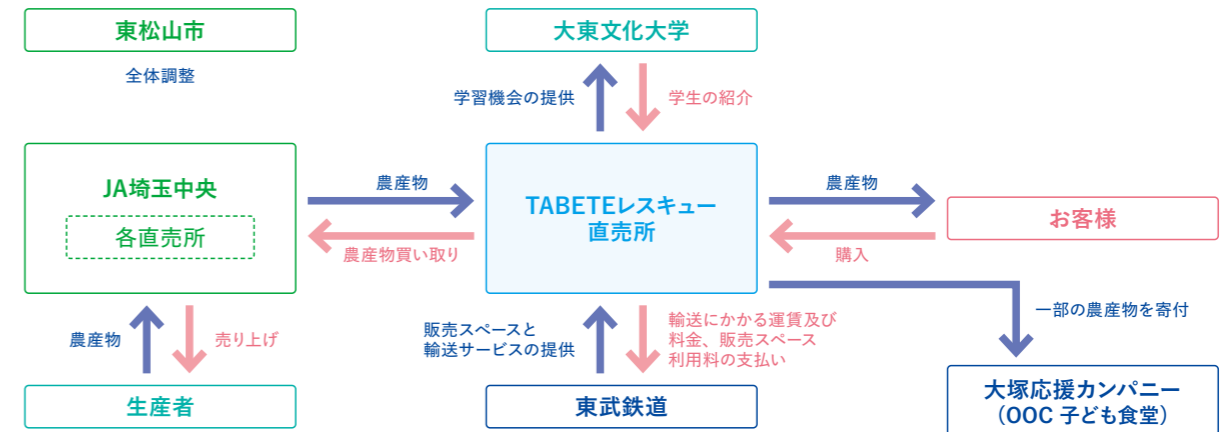
鉄道事業者が路線を建設、延伸する時には多くの困難が伴う。一方で廃止する際にも、多大なる苦勞が生じる。東武鉄道は昭和末期から平成初期にかけて大叶線、会沢線、東上線の貨物列車を全廃した。貨物の取り扱いが最後まで残ったのは、佐野線渡瀬～田島間にあった北館林荷扱

所だった。ここにはかつて4社の荷主が専用線^{※2}を敷いていたが、うち3社は昭和末期に専用線を廃止。最後まで石油の輸送を請け負っていた石油販売会社に対しても東武鉄道の社員が説明を重ね、2003年に鉄道からタンクローリーへの転換が決定した。

廃止された駅や貨物ヤードなどの施設跡地はその後の様々な事業に有効活用されている。1987年に千住貨物線が廃止された後、北千住駅の大規模な駅改良が行われ、輸送力が増強された。かつて地平2面4線だった構造を1997年には3階建てに改良し、伊勢崎線ホームと営団地下鉄日比谷線直通ホームを分離した。乗り換えによるホームの混雑緩和と、列車の発着数増加につながった。

2003年には久喜駅の貨物線が廃止された。空いた用地を活用し、久喜駅は2面4線構造への改良が行われた。2006年のダイヤ改正以降、久喜駅発着の東京メトロ半蔵門線直通列車を新設した。これにより、半蔵門線直通列車は既存の南栗橋駅発着の列車と合わせて増発することができた。

太田駅は2007年に連続立体交差



TABETE レスキュー直売所 全体スキーム図

事業が完了。かつての貨物ヤードが整理・集約され、ホームの増設が行われた。線路の高架化や南北自由通路の開通などは輸送の安全性向上や駅周辺の活性化に寄与した。

1993年に廃止された業平橋（現・とうきょうスカイツリー）駅の貨物ヤード跡地では、東京スカイツリー建設を中心とした大規模再開発が行われた。貨物駅や施設が礎となり、その後の経営の多角化と輸送サービスの拡充につながっている。

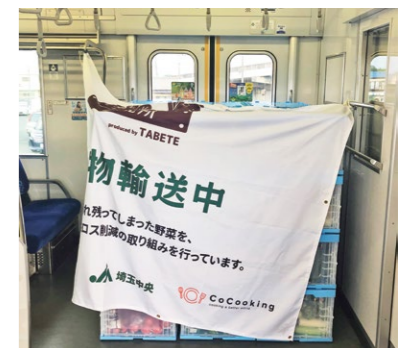
6者連携でフードロス削減

東武鉄道は、2021年から旅客輸送にとどまらない新たな鉄道輸送サービスに参画している。沿線で採れた新鮮な農産物を列車で輸送し池袋駅で売る。社会課題の1つであるフードロス削減に向けた取り組みである。サービス名は「TABETE レスキュー直売所」だ。

コロナ禍では行動制限の影響を受け、鉄道の利用者数は一時大きく減

少し、営業収益も大幅に落ち込んだ。東武鉄道は新たなサービス創出を模索していた。そうした折、東上線の沿線にある東松山市から相談が持ち込まれた。同市内にある農産物直売所は閉店時間が早く、商品価値があるにもかかわらず売れ残った野菜や果物の多くが廃棄されていた。鉄道会社として何か協力できることはないか検討し、始まったのがTABETE レスキュー直売所である。現地の直売所で当日夕方までに売れ残った農産物をコンテナに詰め、森林公園駅から池袋駅まで列車で輸送し、池袋駅構内にて特別価格で販売した。2回の実証実験は利用者から大変な好評を博した。累計で約4,200kgのフードロス削減につながり、合計85人以上の生産者の収益アップにも貢献した。これを受けて本格的な事業化に乗り出した。

実証実験では確かな手応えを得られたものの、課題も見えてきた。その1つが、輸送方法である。従来のルールでは持ち込める荷物のサイズは3辺合計250cm以内（長さが2m



コンテナの輸送中には横断幕を使用



輸送した野菜は池袋駅構内で販売

※1 リヴァプール・アンド・マンチェスター鉄道

1830年に開業した世界最初の鉄道会社。綿工業で栄えた英国中部の工業都市・マンチェスターと、港町・リヴァプールを結んだ。

※2 専用線

企業など特定の荷主が専用を使用する線路。

を超える場合は持ち込み不可)、重量は30kg以内と定められていた。しかし、農産物を詰めたコンテナを複数積み、既定のサイズや重量を上回ってしまう。そこでTABETE レスキュー直売所の本格運用に合わせ、有料手回り品料金制度を導入した。事前に承認を受けた特定の企業・団体は運賃の他に料金を支払うと、列車内に規定のサイズ以上の荷物を持ち込める。この画期的な制度は、かつて列車で見られた行商の人々から着想を得たものだ。

本格運用初日となった2021年8月2日には、東松山市に加えてフードロス削減サービス「TABETE」を運営するコークッキング、農産物の提供元であるJA埼玉中央、企画運営などを担う大東文化大学と連携協定を締結した。それぞれのリソースを生かして効率的な運営を検討・実行し、一過性のものでなく継続して実施できる体制を整えた。



関越交通の鎌田線を走る客貨混載のラッピングバス (提供：関越交通)

TABETE レスキュー直売所は2023年の第6回ジャパンSDGsアワード(主催:SDGs推進本部、本部長:内閣総理大臣)で「SDGs推進副本部長(内閣官房長官)賞」を受賞。現在はひとり親世帯を対象に食の支援を行う大塚応援カンパニーも加わり、売れ残った農産物を子ども食堂での

食材に使う取り組みも開始した。6者連携体制の下、フードロス削減に向けた活動を強化している。

路線バスと宅急便の連携プレー

地方の公共交通機関は、近年厳しい状況が続いている。もともとマイカー利用が多い上、過疎化の影響もあり利用者は減少の一途をたどる。運転手などの人材不足も深刻だ。路線の維持が困難なケースは少なくない。しかし都市部以上に高齢化が進む地方において、高齢者の移動手段の確保は死活問題といえる。

課題が山積する地方の公共交通において、東武グループの関越交通(群馬県渋川市)は路線維持の手段として旅客と貨物を同時に運ぶ「客貨混載」※3に新たな可能性を見いだした。最初に手掛けたのは、2018年10月16日に開始した宅急便の輸送である。通勤通学の時間帯以外のバス路線を

有効活用すべく、ヤマト運輸と提携した。ヤマト運輸の沼田支店で預かった荷物を路線バスで輸送し、各地域のセールスドライバーに引き渡す仕組みである。

宅急便の輸送に使われるのは、関越交通の鎌田線(上毛高原駅～沼田駅～鎌田～大清水間)だ。近年は利用者の減少に伴う収入減が問題視されていた。一方のヤマト運輸は、沼田市利根町地区と片品村地区への配達時には一度支店まで荷物を取りに戻る必要があり、省力化・効率化が課題だった。

沼田駅を出発したバスは支店に立ち寄り、バス内の空きスペースに荷物を積み込む。ヤマト運輸のドライバーは下街道バス停(群馬県沼田市)と鎌田バス停(同県片品村)で荷物をピックアップする。1日(2便)の荷物量は平均で20個ほどだ。

この取り組みにより、関越交通では収益確保によるバス路線の維持、ヤマト運輸は過疎化が進む地域での物流の省力化や効率化につながった。2019年5月1日からは鎌田線の久屋原東～鎌田間でも同様のサービスを行っている。

このほか、2019年5月からは渋川市及び渋川伊香保温泉観光協会との連携により、伊香保温泉の「手ぶら観光」がスタートした。観光客が渋川駅前プラザで預けた荷物を路線バスで伊香保温泉停留所まで運び、バス停からはヤマト運輸のドライバーが各宿泊施設に輸送する。観光客が預けた荷物は宿泊施設まで当日中に配達される。長い石段で知られる伊香保の街を身軽に散歩できると評判

のサービスである。

朝採れ野菜を高速バスで直送

客貨混載は沿線地域の振興や特産品のPRにも寄与している。関越交通の路線バスや高速バスが乗り入れる片品村は高原野菜の産地だ。トマトやトウモロコシは特に人気が高い。そこで始まったのが、高原野菜の客貨混載だ。片品村産の野菜を関越交通の高速バスで東京都心の東武ストアまで運び、販売する。

収穫された野菜は道の駅・尾瀬かたしな(片品村)に集められ、高速バス「尾瀬号」で東京まで運ぶ。終点のバスタ新宿(新宿区)から江東区にある車庫へと回送する際に東武ストア勝どき店(中央区)へ立ち寄り、運んだ野菜を下ろす。その日の朝に採れた野菜が夕方には店頭と並べられる。2021年と2022年に行われた実証実験での売り上げが好調だったことから、2023年には勝どき店、晴海三丁目店(中央区)、東雲店(江東区)の3店舗に配達先を増やした。2024年には高速バス「四万温泉号」で渋川市産の「樽のいちご」を渋川駅から勝どき店まで配達している。

いわゆる「2024年問題」の影響で、物流業界はビジネスモデルの転換を迫られている。コロナ禍で売り上げが落ち込んだ旅客運送事業の再起を図る上で、物流事業者との連携や新たな輸送サービスの構築は重要な鍵を握る。今後も鉄道やバスの強みを生かし、公共交通の持続可能性を模索していく。



伊香保温泉で始まった「手ぶら観光」では、観光客から預かった荷物を路線バスで輸送する



観光客の荷物はバス停まで輸送された後、ヤマト運輸ドライバーが各宿泊施設まで運ぶ



東武ストアの店頭と並んだ片品村産の野菜 (提供：4点とも関越交通)

※3 客貨混載

旅客と貨物の輸送を同時に行うこと。「貨客混載」とも。公共交通の維持や物流網の確保を背景に、2017年から一定の条件下において旅客と貨物の混載が可能になった。



2023年3月17日、第6回ジャパンSDGsアワードでSDGs推進副本部長賞を受賞した6団体の代表者ら